

PÅLEGG OM TILTAK

TITTEL:	BENSINFILTER MED HUS AV PLAST (PVC, PVE NYLON, PPE , PP, PU, M.V. I MOTORROMMET)
BERØRTE FLYTYPER:	Alle mikrofly utsyrt med brennstoff filter av ovenstående type: enten originalt fra produsent, eller ettermontert.
HENDELSE:	<p>Et uforholdsmessig høyt antall rapporter er kommet inn fra eiere, klubbenes tekniske ledere og besiktningsmenn vedrørende mikrofly med brennstoff filtere av ovenstående type montert i motorrommet. Filterene tåler ikke den høye temperaturen rundt motoren og deformerer, eller deformerer som følge av overtrekking av slangeklemmer. Se vedlagte bilde. Forholdet blir verre jo eldre filteret blir. Dette har resultert i drifts-forstyrrelser og lekkasjer.</p>
AKSJON:	<p>Et bensinfilter monteres fortrinnsvis etter stengekranen, men foran brannskottet, slik at det ikke kan påvirkes av varme. Det betraktes uansett som særdeles dårlig praksis å ha detaljer av plast i flyets brennstoffsystem, uansett hvor det måtte være, medmindre produsenten uttrykkelig har klarert komponenten for slik bruk, da dette materialet generelt sett hverken er robust nok, eller tåler særlig mere varme enn vanlig romtemperatur. Et filter med hus fremstillet av metall/glass, evt helmetall, er å foretrekke. Filter må ALDRI monteres på pumpens trykkside.</p> <p>Dette er samtidig en god anledning til å kontrollere at det ikke kan dryppe bensin fra en lekkende forgasser ned på et varmt eksosrør, samt at det er benyttet slangeklemmer av foreskrevet størrelse og type, som bør sikres med låsetråd.</p>
TID FOR UTBEDRING:	Snarest
UNDERLAG:	Motorprodusentenes representanter kan bidra med ytterligere opplysninger om valg av filter type og -kapasitet, som er best egnet for flyets motor.
ANMERKNING:	Det finnes metall/glass filtere som er skrudd sammen og kan åpnes, renses og benyttes pånytt. I såfall må slikt filter sikres, f.eks ved hjelp av låsetråd, splint osv for å hindre at det utilsiktet skrur seg opp. Pass også på at ikke endestykkene skrur sammn for hardt: glasset kan sprekke! Ta eventuelt kontakt med besiktningsmann for info.

Se bildet nedenfor. Øverst et nytt, ubrukt filter, nederst et tildvarende som er defekt. Bemerk at dette filteret har vært utsatt for et varmt motorrom, samt overtrekking av slangeklemmen. Problemet med å benytte vanlige slangeklemmer på små slangediametere, er at slangeklemmen ikke forblir rund når den trekkes til. Dette medfører ujevnt press både på slange og slangestuss, med dertil førende problemer. Klemmen kan også skjære inn i slangen og ødelegge denne.

Opp til slangediametere på $\varnothing 14-16\text{mm}$, benyttes fortrinnsvis sk 'miniklemmer', som ikke deformerer såsant den er tilpasset slangens ytre diameter. For å forhindre at velmenende eiere, fartøysjefer og andre forståsegpåere i et ubevoktet øyeblikk ser sitt snitt til å ettertrekke slangeklemmer 'for sikkerhets skyld', er det god flypraksis at klemmens strammeskruer sikres med rustfri låsetråd. Dette forhindrer selvsagt i tillegg at klemmen utilsiktet skrur seg opp.

Bemerk også, at en slange må egne seg til montasje med slangeklemme: det er langt ifra alle slangetyper som har denne egenskapen.

